



# **L'hypermobilité : une figure introuvable ? Représentations dominantes et pratiques de déplacement à l'aune des aéroports**

Jean-Baptiste Fretigny

## **► To cite this version:**

Jean-Baptiste Fretigny. L'hypermobilité : une figure introuvable ? Représentations dominantes et pratiques de déplacement à l'aune des aéroports. SociologieS, 2015, La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques. hal-01140565

**HAL Id: hal-01140565**

**<https://hal.science/hal-01140565>**

Submitted on 8 Apr 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Jean-Baptiste Frétny  
Maître de conférences en géographie à l'Université de Cergy-Pontoise  
Membre du laboratoire M.R.T.E et chercheur associé à l'UMR Géographie-Cités  
jean-baptiste.fretigny@u-cergy.fr

*Working paper*

## **L'hypermobilité : une figure introuvable ? Représentations dominantes et pratiques de déplacement à l'aune des aéroports**

### **Résumé**

Cet article interroge la figure hypermobile en tant qu'elle participe des représentations dominantes de la mobilité. Par l'étude d'un travail d'observation et d'entretiens avec les passagers de trois lieux de passage internationaux très fréquentés, les aéroports de Paris Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol et Francfort-sur-le-Main, il confronte ces représentations aux pratiques des voyageurs. Il propose une analyse englobante des activités qu'ils déploient à l'aéroport pour souligner combien elles constituent un révélateur plus large de leur mobilité et de leur identité sociale. Cette confrontation permet de montrer que la figure d'hypermobilité participe d'un imaginaire social de la mobilité qui empêche de penser pleinement les expériences mobiles. Ce travail incite ainsi à remettre en cause la pertinence de l'usage de catégories archétypales de mobilité dans le champ académique au profit de catégorisations renouvelées.

**Mots-clés :** Mobilités, Représentations, Hypermobilité, Étude élargie du temps de transport, Pratiques, *Taskscape*

### **Abstract**

*Hypermobility: a figure nowhere to be found? Dominant representations and mobile practices through the study of airports*

This paper places into question the notion of hypermobility as a categorical figure shaping socially dominant representations of mobilities. It draws on a field work combining direct and participant observation as well as interviews with passengers of three main international passing places: Paris Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol and Frankfurt-am-Main airports. It shows that dominant representations conveyed by these places showcase a hypermobile figure of mobility and confronts it with the effective practices of passengers. It focuses on an encompassing analysis of the activities undertaken by travellers at the airport to stress that such situated activities are an insightful object of study for a better understanding of overall mobilities and social life of individuals. This confrontation leads to a critical understanding of the hypermobile figure as taking part of a social imagination of mobility which prevents to fully envision the reality of mobile experiences. This paper therefore pleads for questioning the use of archetypical categorical figures of mobility in the field of mobilities and for thinking mobile categorizations anew.

**Key words:** Mobilities, Representations, Hypermobility, Overarching study of travel time use, Practices, *Taskscape*

La figure hypermobile est régulièrement utilisée en sciences sociales, sans toutefois y acquérir un contenu objectivable stable. L'immense majorité des usages vise à qualifier des pratiques individuelles intenses de mobilités à large portée (Frändberg, Vilhelmson 2003 par exemple)<sup>1</sup> tout dotant cette figure d'autres propriétés. Le préfixe *hyper* désigne alors, outre l'intensité des mobilités, leur diversité. Il évoque des relations sociales multiples, des déplacements non-routiniers et itinérants ou le fort recours à une *mobilité instantanée* par communication électronique (Dervin, Ljalikova 2008 ; Massot, Orfeuil 2005 ; Halbert 2010 ; Knafo 2000 ; Jauréguiberry 2003).

L'hypermobilité est souvent associée à une transition mobilitaire des nouvelles *élites de la mondialisation* (Elliott 2013, Centeno, Cohen 2010). Elle revêt alors un sens assez proche de la notion principalement anglophone d'*élite cinétique* (Sloterdijk 1989), popularisée par Rem Koolhaas. Mais dans le cadre d'études critiques marquant l'existence d'un *sous-prolétariat cinétique* au service de ces acteurs dominants (Cresswell 2006), cette dernière vise à éclairer les inégalités en jeu dans les mobilités mondialisées.

La figure hypermobile est davantage associée à la variété des pratiques mobiles et à un certain changement social. Elle sert à qualifier les expériences mobiles de populations considérées comme pionnières, de statut social élevé ou ascendant, « socialement et physiquement en constant mouvement et transformation » (Kesselring 2006 : 272). Certains usages la rapprochent alors de la catégorie de cadres *néo-nomades* (Abbas 2011), critiquée pour idéaliser les mobilités désignées et naturaliser leur participation à des relations de pouvoir (Boltanski, Chiapello ; Bouffartigue, Pochic 2001 ; Gagnol 2011).

Ces usages posent la question des valeurs attachées à l'hypermobilité, à la fois figure savante et figure du sens commun. Dans le champ scientifique, ces valeurs sont sensibles dès ses premiers usages où le préfixe *hyper* est associé à la dénonciation d'un excès. Dans une approche marxiste, l'intensification des mobilités humaines est critiquée au même titre que la mobilité du capital comme facteur d'exacerbation des rapports sociaux (Damette 1980 : 78, Peet 1983, Sassen 1994). Réinvestie hors de ce cadre à partir des années 1990, elle est notamment vue comme un facteur de nuisances environnementales dommageables (Gössling *et al.* 2009), associée à des jugements de valeur : « [t]he term hypermobility is used [...] to suggest that it may be possible to have too much of a good thing » (Adams 1999 : 95).

Une distanciation implicite de ces usages est perceptible chez certains auteurs, souvent *a minima* par un emploi entre guillemets du terme. Certains ont appelé à décaler le regard en direction d'expériences autres que celle de « l'hypermobilité *high tech* du XXI<sup>e</sup> siècle » (Cresswell 2010 : 553, Vannini 2009) ou en ont infléchi le sens, insistant sur des formes d'ancrage contre-intuitives (Kaufmann 2008 ; Massot, Orfeuil 2005). D'autres évitent implicitement la catégorie, mobilisant plutôt celle de *circulant* (Tarrius 1999, Imbert *et al.* 2014) ou de *grand mobile*, occasionnant l'une des rares mentions du caractère normatif de la catégorie hypermobile (Vincent 2008 : 6).

Pour autant la pertinence de la figure hypermobile comme catégorie savante reste peu interrogée et ses usages académiques peu infléchis. Dans cette recherche, je fais l'hypothèse que les usages savants prépondérants entretiennent des relations étroites avec les représentations dominantes de l'hypermobilité dans le monde social, liées à un imaginaire prégnant de la mobilité. C'est pourquoi l'article se concentre sur ces usages

---

<sup>1</sup> Le cadrage spatio-temporel de ces mobilités est peu explicité bien qu'il n'aille pas de soi. Son usage pour des mobilités à fine échelle relève de l'exception, voir Donzelot 2004 par exemple évoquant une hypermobilité contrainte périurbaine invisibilisée.

sociaux pour contribuer à l'investigation plus générale des représentations des mobilités et des discours d'injonction mobilitaire<sup>2</sup>. En interrogeant la normativité de la figure sociale de l'hypermobilité à l'épreuve des pratiques, il invite à questionner en retour la figure académique pour renouveler la saisie des mobilités. L'enjeu est d'explicitier l'intérêt de se distancier de figures archétypales figées, aux contours possiblement ambigus, se prêtant à des usages normatifs, au profit d'une attention accrue au caractère protéiforme et contextuel des pratiques mobiles, rejoignant des travaux récents menés sur certaines mobilités intenses de large portée (Imbert *et al.* 2014, Ravalet *et al.* 2014).

Cet article confronte la figure hypermobile diffusée dans le monde social à l'investigation située des mobilités de large portée et aux pratiques mobiles à fine échelle qu'elles engagent. Il fait l'hypothèse que ces micro-pratiques, activités et micro-déplacements, sont étroitement liées au contexte englobant de la mobilité engagée et constituent un révélateur à part entière du mode d'insertion sociale des individus par la mobilité spatiale. C'est pourquoi il analyse leur relation au déplacement dans sa globalité, aux activités qui le motivent, à l'assemblage des déplacements au cours du temps, comme aux propriétés sociales et au parcours biographique de chacun.

L'étude a pour terrain des lieux emblématiques de ces mobilités, les grands aéroports internationaux. En raison de leur intense fréquentation, ils permettent d'appréhender un vaste spectre de mobilités de large portée ainsi que leur représentation et leur mise en scène. Régulièrement qualifié de « site d'hypermobilité globale *par excellence* » (Cwerner 2008 : 8), l'aéroport est le lieu le plus privilégié par la littérature académique pour évoquer la figure hypermobile. On cherchera à voir en quoi il en constitue un dispositif normatif de promotion dont les représentations tranchent sur les pratiques mobiles déployées.

L'analyse repose sur un travail de terrain mené dans trois grandes plateformes pour saisir des populations très diversement engagées dans des mobilités aériennes : Paris Roissy Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol et Francfort-sur-le-Main. Pour apprécier l'éventuelle mise en pratique des représentations dominantes, la première partie précise la méthodologie employée et dégage les grands traits de la figure hypermobile véhiculée à l'aéroport, supposée combiner des déplacements physiques intenses, une mobilité sociale ascendante et un mode de vie cosmopolite rompant avec la routine du quotidien. Cette figure est ensuite confrontée à six grands répertoires d'activités identifiés pour les passagers, permettant d'apprécier le décalage entre discours et pratique.

## **L'interrogation des représentations dominantes des mobilités**

La méthodologie mobilise d'abord un travail d'observation approfondie de part et d'autre des contrôles de sûreté, en zone publique comme en zone réservée aux passagers. Elle est à la fois directe et participante, liée dans ce dernier cas aux entretiens avec les passagers, qui constituent l'autre matériau majeur de cette étude. D'une durée moyenne de 47 minutes, 136 entretiens ont porté sur les voyageurs de 16 ans ou plus au départ de ces plateformes.

Les passagers sont sélectionnés suivant la méthode aléatoire du tirage par grappes (Ardilly 2006). Le caractère compartimenté des aéroports et la connaissance des rythmes imprimés à leur fréquentation ont permis de maintenir l'horizon de représentativité de l'échantillon. Le protocole a en effet consisté en une série de tirages successifs de la plage

---

<sup>2</sup> Outre les autres contributions de ce numéro thématique voir notamment Borja *et al.* 2013 ; Vignal 2005 ; Boltanski, Chiapello 1999 et Bacqué, Fol 2007.

horaire, du terminal, de la zone de départ (Schengen ou hors Schengen), de la salle d'embarquement ou du salon de la compagnie aérienne, en proportion de leur fréquentation. Ce tirage par grappes s'achève par la sélection aléatoire d'un passager. Le différentiel de fréquentation des aéroports entre jours ouvrés et fin de semaine a également été pris en compte, comme l'alternance entre faible et forte affluence annuelle.

Une grille des contacts infructueux a permis de consigner à grands traits les modalités de refus ou d'impossibilité d'entretien et les caractéristiques sociodémographiques perceptibles des passagers concernés. Parmi les passagers contactés, 19 % d'entre eux n'ont pu être interrogés en raison d'une impossibilité manifeste<sup>3</sup> et 22 % ont décliné l'entretien, montrant la bonne acceptation de l'enquête. Cette grille marque l'absence de biais majeurs dans la construction de la population enquêtée. Le profil global des passagers interrogés (annexe 1) concorde globalement avec celui des enquêtes des exploitants aéroportuaires, soulignant la qualité de l'échantillonnage.

Ce dispositif confère une réelle pertinence aux dénombrements exploratoires issus de l'enquête, dont l'intérêt tient aussi à leur caractère inédit pour une fraction aussi large de la population engagée dans des mobilités de large portée. En outre, à travers l'analyse qualitative des entretiens, c'est la recherche d'une saisie adéquate du monde des enquêtés qui est recherchée. Cette méthodologie a d'abord permis de dégager les traits dominants des mobilités privilégiées dans le dispositif aéroportuaire.

### ***La figure hypermobile, dominante à l'aéroport***

La promotion d'une certaine mobilité offerte en modèle aux passagers est sensible tout au long du dispositif de circulation aéroportuaire. À chaque étape les passagers des classes *affaires* et *première* comme les *voyageurs fréquents* des compagnies disposent de circuits coupe-file ostensibles. Les accès n°1 d'Aéroports de Paris, visibles dès l'enregistrement, soulignent cette mise à distance, accentuée par une décoration florale qui vaut à ceux qui les empruntent le surnom de *plumeaux* par les policiers de Roissy. Le passage des filtres de contrôle, la signalisation des salons des compagnies aériennes comme l'embarquement constituent autant d'étapes ségrégatives. Ce dispositif hiérarchise les passagers en promouvant une figure du passager aérien qui voyage pour affaires ou prend fréquemment l'avion, associant étroitement ces deux traits. Par cette reconnaissance d'un droit spécifique à se déplacer rapidement dans l'aéroport, il assigne à ces passagers un *statut* dans le monde aérien, issu de stratégies marchandes et présenté comme un attribut social pour en renforcer la valeur auprès des publics mobiles.

À cette première norme s'ajoute le passage par la zone des boutiques, étape obligée après les contrôles. Les représentations dominantes de la mobilité aérienne sont ainsi duales. Elles ne présentent pas seulement la mobilité aérienne par excellence comme relevant d'un temps prescrit lié à des motifs professionnels mais aussi comme un temps *libre* consacré à des pratiques d'achat. Le dispositif marchand contribue ainsi à forger une figure modèle du passager aérien combinant des activités de transport, de travail et de loisir. Les représentations de la mobilité associées aux multiples services proposés aux passagers participent à la construction de cette figure dominante et l'étude du dispositif publicitaire en est emblématique. Dans la mesure où une analyse spécifique y a été consacrée (Frétigny

---

<sup>3</sup> 11 % en raison d'un temps avant embarquement trop court et 9 % en l'absence d'une langue commune d'échange.

2013), la réflexion porte ici de manière complémentaire sur les traits essentiels à la construction hypermobile de la figure véhiculée.

L'analyse du corpus de 622 publicités distinctes disposées sur les trois plateformes montre d'abord la prégnance des images visant explicitement les passagers se déplaçant pour affaires. À Roissy, elles représentent pas moins du quart du corpus. De plus, la figure de l'homme d'affaires, surtout, et celle de la femme d'affaires y sont plus de cinq fois plus présentes que celle du touriste. Elles confirment ainsi l'importance dans les représentations dominantes du *motif* professionnel du déplacement, au double sens de figure et de cause de la mobilité. La mobilité est présentée comme une condition clé de réussite sociale et professionnelle, dans un discours d'injonction à la mobilité, et comme consécration sociale par l'obtention d'un *statut* dans le monde aérien.

La catégorisation publicitaire insiste également sur la réalisation conjointe dans le déplacement d'activités professionnelles et de loisir qui participeraient d'un épanouissement personnel et d'une sortie des routines. Elle donne à voir une expérience puisant dans l'imaginaire du *voyage*, à travers l'accès socialement valorisé et sans cesse renouvelé à l'Autre et à l'Ailleurs comme à un mode de vie cosmopolite. La figure promue combine parfaitement activités de travail et activités de loisir, suggérant que la mobilité est au fond ce qui permet de les articuler aisément, voire de les confondre à l'envi (figure 1). Elle fait de la mobilité une occasion d'usage flexible du temps associé au déplacement, que ce soit à destination ou lors du déplacement lui-même. Non sans rappeler la figure médiatique des *super-mamans* supposées concilier sans difficulté vie de travail et vie de famille (Kaplan 2013), le passager apparaît en héros de la synchronisation de ses activités multisituées.

Cette représentation dominante d'un *grand voyageur* passé maître dans la combinaison variée d'activités participe pleinement de la construction d'une figure de l'hypermobilité à visée distinctive. Elle insiste autant sur la diversité des mobilités et sur leur caractère déroutinant que sur leur intensité, rejoignant ainsi les usages les plus fréquents de la figure savante identifiés en introduction.

Figure 1 – Publicité à Roissy mêlant mobilité de travail et de loisir



Terminal 2D. Source : J.-B. Frégnigny (2010).

Les entretiens montrent le poids de cette figure dominante qui fait du passager supposément *hypermobile* le voyageur par excellence. Ceux qui prennent peu l'avion s'estiment souvent peu légitimes, déclarant ne pas être de *bons passagers* pour l'enquête, alors même que celle-ci porte explicitement sur l'ensemble des voyageurs. Symétriquement le phénomène inverse s'observe régulièrement pour les plus coutumiers du transport aérien. De plus, lorsque l'enquêté incite à s'entretenir avec un de ses compagnons de voyage, c'est toujours en invoquant que ce dernier se déplace davantage. Ceux qui prennent peu l'avion se pensent ainsi comme une minorité numérique :

I think I'm not fitting your normal passengers. Most of the people are regulars.

(Roissy, Thomas, enseignant britannique retraité)

Les enquêtes disponibles suggèrent au contraire que la majorité des passagers prend l'avion de manière occasionnelle<sup>4</sup>. Ces passagers font donc figure de minorité non pas au regard des pratiques mais de la figure normative du passager hypermobile dont on saisit l'importance dans les représentations collectives et le potentiel décalage par rapport aux pratiques. Comment dès lors rendre compte de ces dernières ?

### ***L'étude des activités en déplacement***

Les activités à l'aéroport ont l'intérêt de relever autant de l'appropriation du temps de déplacement que de la pratique du lieu lui-même. C'est pourquoi cet article croise les apports de la double lignée de travaux associés. Dans le champ émergent d'étude du temps de transport la plupart des travaux se concentre sur des fractions réduites de populations, en mobilité de travail à *longue distance* surtout (Meissonnier 2001, Tarrius 2000). Les autres

<sup>4</sup> En 2013, les passagers français ne réalisent qu'un seul voyage en avion pour la moitié d'entre eux et trois voyages au plus pour 80 % d'entre eux (DGAC 2014).

portent sur des populations plus larges (Flamm 2004 ; Lyons *et al.* 2007, Watts, Urry 2008) aux activités étudiées isolément du contexte de mobilité et des propriétés sociales des individus.

Or les réflexions menées sur la pratique des lieux associés aux déplacements montrent tout l'intérêt d'une approche englobante. Elles privilégient l'observation des activités au cours du temps et en divers lieux, touristiques, de multirésidence (Stock 2006) ou *stations* de la *time geography* (Chardonnel 1999). Ces analyses portent sur des lieux de départ et d'arrivée. Mais ce travail fait le pari qu'elles gagnent à être transposées à des lieux d'entre deux, de transport, fixes ou mobiles pour une étude décroisée et située du temps de transport.

Chaque enquêté a développé un récit de pratiques aéroportuaires, précisé par des questionnements sur la réalisation d'activités fréquentes à l'aéroport (tableau 1). Pour 82 des passagers enquêtés l'étude a été complétée par la réalisation d'une carte mentale portant sur l'agencement de leurs activités au cours de leur itinéraire dans l'aéroport. De plus 32 voyageurs ont été accompagnés au long de ce parcours pour mieux saisir leurs pratiques.

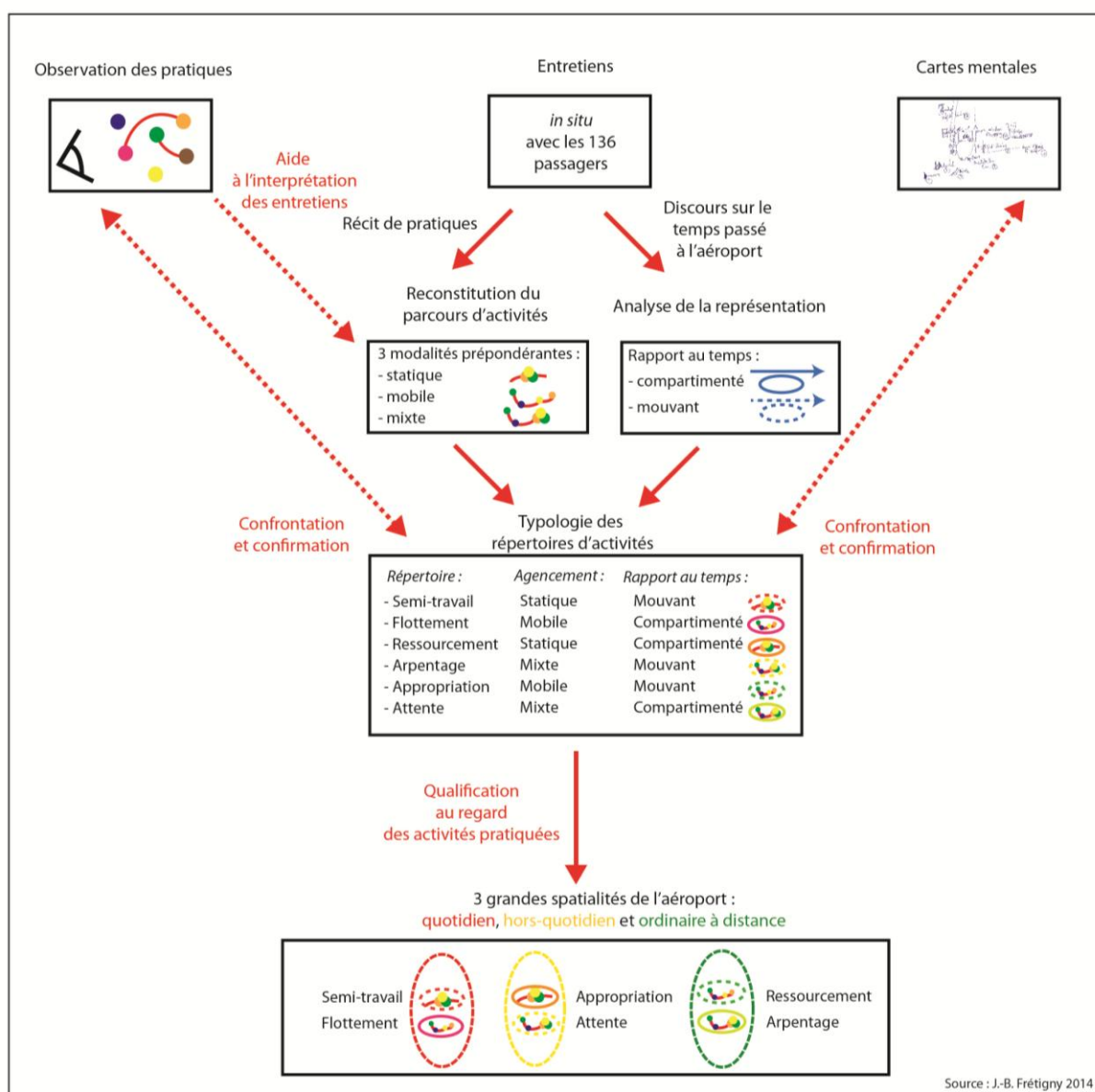
Pour rendre compte de l'épaisseur temporelle de ces expériences, les passagers ont été invités à évoquer leurs activités le jour de l'entretien mais aussi leurs pratiques aéroportuaires antérieures, y compris dans d'autres contextes de déplacement. Le contexte de réalisation de ces activités est aussi précisé en entretien par l'évocation du parcours biographique des individus mobiles. Elle complète le questionnaire préalable sur leurs déplacements à large échelle au cours des 12 mois précédents. 2155 déplacements ayant impliqué au moins une nuit hors d'un des lieux de résidence de l'enquêté ou un trajet en avion ont ainsi été recueillis.

L'agencement spatial et temporel de ces micro-pratiques a été analysé au regard de la notion de *taskscape* (Ingold 1993), intégrant l'ensemble des pratiques d'un lieu, évolutives ou répétitives, et les représentations de l'individu ou du collectif qui les opère. Initialement forgée dans une approche de temps long, la notion a été transposée à des échelles plus brèves dans le champ des mobilités (Vannini 2011). Alors que les notions de *temps façonné* ou *équipé* abordent la performance du seul point de vue temporel (Jains, Lyons 2008), le *taskscape* permet d'envisager aussi sa dimension spatiale.

Deux critères ont permis de dégager une typologie de ces activités agencées (figure 2). Le premier critère qualifie le parcours d'activités déployé, reconstitué à partir des récits de pratiques et du travail d'observation, incluant l'observation participante des accompagnements de passagers. Ce critère apprécie la succession localisée des activités pour voir si elles sont principalement statiques, ou surtout mobiles ou encore réalisées lors de parcours mixtes.



**Figure 2 – L'identification des répertoires d'activité des individus mobiles**



Le deuxième critère porte sur la relation au temps passé à l'aéroport. Le discours sur ce temps vécu permet d'apprécier s'il est conçu comme malléable au gré d'occasions d'usage ou séquentiel et planifié. Ces deux modalités du rapport au temps<sup>5</sup>, mouvant ou compartimenté, se prêtent particulièrement bien à interroger l'articulation supposée flexible des activités, composante majeure de la figure hypermobile. La combinaison de ces deux critères a permis de dégager six répertoires d'activités résumant la complexité des pratiques engagées. La pertinence de cette typologie a été validée en confrontant ces répertoires au travail d'observation et à la production orale et graphique de cartes mentales<sup>6</sup>. Son examen permet ainsi d'interroger la pertinence des traits de la figure hypermobile.

<sup>5</sup> Voir notamment Montulet 2004.

<sup>6</sup> L'apport de ces schématisations au-delà de ce rôle confirmatoire suppose des développements spécifiques plus approfondis qui ne sont pas indispensables à l'investigation ici menée.

## **La figure hypermobile à l'épreuve des pratiques de déplacement**

La qualification des activités liées à chaque répertoire a permis d'identifier trois grandes spatialités, qui sont autant de registres de pratiques du déplacement et de son lieu. Ils relèvent du quotidien, du hors-quotidien et d'un registre autre qu'on peut qualifier d'ordinaire à distance.

### ***Des micro-activités engageant la situation sociale et spatiale des individus dans sa globalité***

La dimension routinière des activités du registre quotidien, par exemple de travail, tranche sur des pratiques plus distanciées du lieu dans le registre du hors-quotidien, comme la prise de photographies. Le registre de l'ordinaire à distance opère, lui, dans un véritable entre-deux des activités menées (tableau 1). Un tableau a été réalisé pour chaque activité dont la répartition suggérerait une distribution différenciée par registres, détaillant le nombre d'individus qui l'a ou non entreprise<sup>7</sup>. Les tests du Chi-2 opérés sur ces tableaux précisent la significativité statistique des relations observées. Ainsi l'opposition entre les passagers associés au registre quotidien, engagés dans des activités de travail, et ceux des autres répertoires, à moindre activité professionnelle, est significative au seuil de 1% donc a de très faibles chances d'être due au hasard. Réciproquement la prépondérance de la pratique de la photographie à l'aéroport pour les passagers relevant d'un autre registre que quotidien est également significative au seuil de 1%.

---

<sup>7</sup> Pour éviter les valeurs faibles incompatibles avec la réalisation du test du Chi-2 l'analyse a été réalisée à l'échelle des registres.

**Tableau 1 – Activités régulièrement menées par les passagers  
(en pourcentage d'individus concernés)**

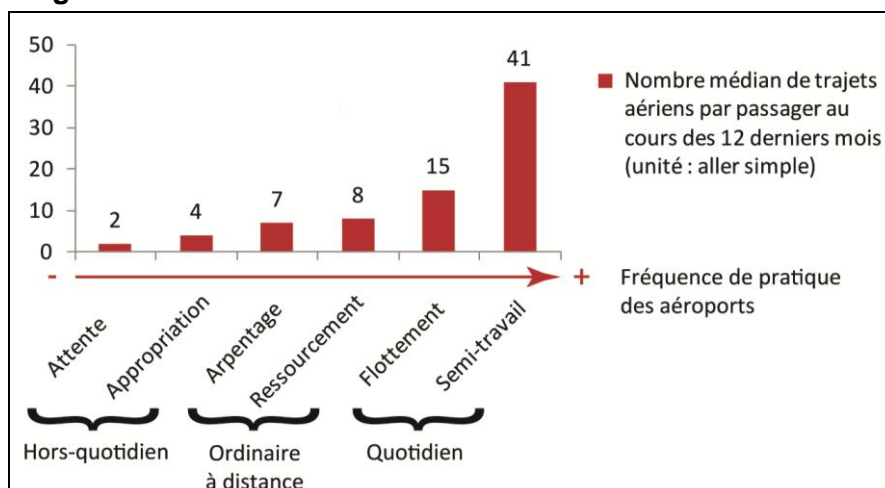
Activités	QUOTIDIEN		ORDINAIRE A DISTANCE		HORS-QUOTIDIEN		Ensemble
	Semi-travail	Flottement	Ressourcement	Arpentage	Appropriation	Attente	
Travail	100	41	0	30	0	0	27
Lecture	100	65	89	76	67	17	75
Sommeil	11	6	22	27	33	8	20
Usage d'internet	83	41	28	36	27	8	41
Appel téléphonique (plus que dans d'autres lieux)	67	24	25	31	53	25	36
Discussion	67	18	69	62	73	50	41
Boisson ou repas	72	59	67	73	73	33	66
Observation des passagers	72	53	92	84	100	75	81
Promenade	50	41	28	100	87	8	57
Flânerie près des boutiques	56	41	47	92	93	25	63
Recours ciblé aux boutiques pour achat planifié (sans lèche-vitrines)	22	12	22	3	0	0	10
Photographies dans ou depuis l'aéroport	29	20	38	47	70	64	42
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
Temps à l'aéroport signifiant (et non perdu)	100	0	68	81	40	17	60
<i>Nombre de passagers (%)</i>	<i>18 (13%)</i>	<i>17 (13 %)</i>	<i>38 (28 %)</i>	<i>36 (26 %)</i>	<i>15 (11 %)</i>	<i>12 (9 %)</i>	<i>136 (100 %)</i>

Source : Enquêtes à Roissy, Francfort et Amsterdam (2010-2012).

Alors qu'elle ne figure pas parmi les critères de la typologie, l'intensité du voyage en avion se révèle un marqueur important des pratiques (figure 6)<sup>8</sup>. La figure 3 suggère ainsi une transformation progressive des activités avec la fréquence des mobilités. La typologie permet d'étayer l'hypothèse selon laquelle les micro-pratiques des passagers prennent sens à l'échelle globale de leur mobilité.

<sup>8</sup> Examiner ces déplacements aériens et non tous modes confondus s'avère pertinent car ils représentent les trois-quarts des déplacements à large échelle déclarés et constituent un assez bon indicateur de l'intensité de la pratique des aéroports et de la familiarité à ces lieux.

**Figure 3 – Des activités liées à l'intensité de recours à l'avion**



Source : Enquêtes à Roissy, Francfort et Amsterdam (2010-2012).

**Tableau 2 – Situation sociale des passagers par répertoire d'activité (en %)**

Statut socio-professionnel	QUOTIDIEN		ORDINAIRE A DISTANCE		HORS-QUOTIDIEN		Ensemble
	Semi-travail	Flottement	Ressourcement	Arpentage	Appropriation	Attente	
Cadres et professions intellectuelles supérieures	78	53	49	24	20	17	40
Professions intermédiaires	22	24	24	41	27	8	27
Commerçants	0	0	5	5	13	0	4
Artisans	0	6	3	3	7	0	3
Employés	0	6	8	8	20	50	12
Ouvriers	0	0	3	0	0	17	2
Agriculteur	0	0	3	3	0	0	1
Étudiants	0	12	5	11	13	8	8
Autres	0	0	0	5	0	0	1
Total	100	100	100	100	100	100	100
Hommes	72	65	59	51	53	33	57
Femmes	28	35	41	49	47	67	43

\* Les retraités ont été dénombrés selon leur statut précédent. Source : Enquêtes à Roissy, Francfort et Amsterdam (2010-2012).

L'étude des répertoires confirme l'hypothèse d'une relation entre ces micro-activités et l'identité sociale de ceux qui les déploient. Les passagers n'engagent pas les mêmes pratiques selon leur position sociale, socioprofessionnelle<sup>9</sup> ou de genre. Sur fond de prépondérance des statuts dominants parmi les passagers, le tableau 2 met en évidence de forts contrastes sociaux. Plus les voyageurs engagent des activités de l'ordre du quotidien, voyageant fortement, et plus leur profil tend à s'homogénéiser et relever de positions sociales dominantes. La répartition des passagers par registre d'activité, cadres ou de profession intermédiaire d'un côté et d'une autre situation de l'autre, est significative au seuil de 1%. De même, la répartition différentielle entre femmes et hommes par registre est

<sup>9</sup> La nomenclature de l'Insee mobilisée est forgée à une échelle nationale. Elle est transposée à des passagers d'horizon mondial en raison de son caractère suffisamment englobant, contrasté et diffusé pour apprécier les différences de situations.

significative au seuil de 5 %, celui du quotidien étant plus masculin. Les passagers voyageant le plus en avion, étant davantage des hommes et occupant plus systématiquement des situations sociales de couches supérieures ont-ils pour autant des pratiques conformes à la représentation hypermobile ?

### ***Les plus accoutumés au transport aérien : l'introuvable combinaison hypermobile d'activités***

Ces voyageurs sont les plus à même *a priori* d'illustrer la figure idéal-typique hypermobile, puisqu'ils comptent parmi ceux qui prennent le plus l'avion, tout spécialement pour le répertoire du semi-travail, marqué par une alternance entre travail et pause. Les mobilités de travail soutenues y sont prépondérantes, à destination d'autres entreprises pour les cadres commerciaux ou techniques qui y sont très représentés. Le séjour à l'aéroport, toujours signifiant, passe par une succession d'activités révélatrice d'une conception mouvante du temps de déplacement. Celle-ci est liée au caractère fluctuant de la limite entre travail et loisir dans les pratiques, comme celle des outils de communication.

Ces passagers déploient-ils pour autant des activités permettant un relâchement des contraintes quotidiennes à l'aéroport ? L'analyse fine des pratiques montre que la sphère d'activité professionnelle encadre les autres activités menées, qui ne s'inscrivent que par rapport à elle. Elles font figure d'activités de battement face à la logique d'action surplombante qui motive le déplacement :

I know I have to do this report back, so I can do it before, because it's fresh on my mind, it is easier to write it up. [...] I don't know if it's because I'm on business: I feel like I should do some business [rire]. [...] [This time is] no free time for me.

(Roissy, Stephen, chercheur en biologie aux États-Unis)

L'aéroport apparaît pleinement comme un lieu du quotidien, marqué par une auto-contention et des pratiques souvent récursives. Les passagers combinent diverses activités mais dans un éventail plus restreint que celui prêté à la figure hypermobile. Celles de non-travail, voire déroutinantes, sont limitées par le faisceau de contraintes professionnelles.

L'inadéquation de la figure hypermobile aux pratiques engagées dans le répertoire de flottement est plus patente encore, puisqu'il offre une image inversée des spatialités du quotidien. Il correspond à de multiples pratiques au long du parcours qui ne paraissent pas fructueuses à ceux qui les engagent. Ils décrivent un déroulement perturbé par les étapes imposées de déplacement dans l'aéroport, conduisant à un temps peu signifiant : « pas trop utilisable [...] plus ou moins perdu [où] on essaie de travailler mais on doit toujours bouger ».

Ces deux répertoires invitent à revisiter l'image irénique associée à la figure hypermobile. Si les rythmes de mobilité individuels sont souvent intenses et associés à la détention d'un statut social élevé, les pratiques sont fortement éloignées du rapport au loisir, au voyage et à l'Ailleurs assigné à cette figure. *A contrario*, à l'ombre de la figure hypermobile, les passagers qui prennent peu l'avion ne développent-ils pas des activités proches à certains égards des attributs prêtés à la figure hypermobile ?

### ***Les pratiques négligées des moins familiers du transport aérien***

Les voyageurs engagés dans de rares mobilités aériennes, en rupture avec leur quotidien, n'entretiennent pas moins un rapport intense au déplacement, selon des modalités contrastées par répertoire.

Le répertoire d'appropriation consiste en un assemblage dense d'activités dans le cadre d'un parcours intense de découverte de l'aéroport. Il implique une consommation touristique du lieu par des activités de promenade, lèche-vitrine, achats, fréquentation des bars ou photographie. Il concerne des voyageurs relevant d'une large palette de mobilités et de statuts socioprofessionnels. Leurs attentes sont déçues lorsque l'aéroport n'est pas à la hauteur de leurs espérances, expliquant que leur temps puisse être considéré comme perdu. Ce sont ces passagers qui se réfèrent le plus à la représentation idéalisée du voyage telle que la véhicule la figure hypermobile, insistant sur le cosmopolitisme du lieu de passage.

L'autre point de concordance avec la figure hypermobile est la conception d'un temps disponible à de multiples pratiques. Cet usage mouvant du temps de présence à l'aéroport est d'autant plus notable qu'il s'inscrit dans le cadre d'une correspondance aérienne pour trois quarts d'entre eux. Les activités de découverte de l'aéroport sont associées à celle de sa métropole ou de son pays d'ancrage, intensifiées par le faible temps d'expérience territoriale :

[During] a layover [...] [you can] really explore where you are and why you're there. [...] I want to get a little bit of taste of what the place is like and cultures and things that are here. I want to feel core at least instead of shade it out and falling into sleep.

(Schiphol, Kai, cadre dans une entreprise de jeux vidéo à San Francisco, en mobilité touristique et de retrouvailles d'une amie)

Cet engagement dans la mobilité rejoint l'un des traits de la figure hypermobile, qu'on retrouve selon des modalités inverses dans le répertoire de l'attente. Celui-ci renvoie à des passagers qui disent *ne rien faire* dans l'aéroport et passer leur temps à suivre les cheminements indiqués puis à guetter l'embarquement. Ce parcours mixte rappelle combien la performance du déplacement est absorbante dans un environnement technologique complexe requérant un apprentissage.

L'attente n'exclut pas d'autres activités, minimisées dans le discours. *Ne rien faire* n'empêche pas de se livrer à d'intenses expériences d'observation des passagers, reconnues dans trois quarts des entretiens. Si le temps aéroportuaire est considéré comme perdu, c'est en raison de la représentation compartimentée du temps de déplacement, exclusivement consacré au transport. L'attente correspond bien à une activité à part entière (Bissell 2007), marquant une disponibilité au lieu de passage, au déplacement lui-même et à ce qui le motive. Pour ces passagers aux deux tiers employés ou ouvriers, elle participe en effet à des mobilités à forte valeur symbolique : premiers voyages à l'échelle internationale ou en avion, migrations, voyages de noce, ou visites à des proches malades.

Aujourd'hui je n'ai rien fait. [...] J'attends ici, là. J'attends que la porte [d'embarquement] s'ouvre.

*Vous regardez un peu les pistes ?* Oui, un peu. Aujourd'hui, je préfère. [...] Je préfère rester ici à l'aise avant le vol. [...]

*Vous n'avez pas discuté avec qui que ce soit à l'aéroport ?* Non... Je préfère.

(Schiphol, Yasmina, infirmière invalide aux Pays-Bas, de retour à Rabat au chevet de sa mère, gravement malade)

La figure hypermobile invisibilise donc des expériences intenses de mobilité malgré le faible rythme de pratique. L'étude des pratiques d'ordinaire à distance n'inviterait-elle pas à un constat proche ?

### ***La richesse des pratiques engagées dans les mobilités d'intensité intermédiaire***

Cette spatialité concerne pas moins de la moitié des voyageurs et relève de pratiques d'entre-deux, de procédures contrôlées mais non routinières, de transition entre quotidien et hors-quotidien. Cet ordinaire à distance est lié à une gamme considérable d'activités (tableau 1). L'usage du temps de transport s'inscrit dans le cadre de mobilités particulièrement variées, relevant de la sphère professionnelle, non professionnelle ou des deux.

Le répertoire du ressourcement est lié à des activités autour d'une place où les passagers se stabilisent. Ce répertoire engage une disponibilité au lieu et au temps de la mobilité par l'observation des passagers, plus massivement répandue encore que pour les autres répertoires. On mesure combien cette disposition est orthogonale à la maximisation d'usage du temps de la figure hypermobile.

Contrairement à la représentation hypermobile, la mobilité est pensée en rupture du temps de travail, dans une conception rigide de son usage. Ces pratiques à mi-distance relèvent non de l'imaginaire du voyage mais d'une idéalisation du quotidien par mise à distance de ses pratiques les plus contraignantes :

It's a time to use. Because I didn't have such a relax time at home [rire]. I had to do the routine: washing, cleaning and cooking. I had to be busy all the time. I don't need to do that away from home!  
(Francfort, Miya, professeure au Japon, en mobilité touristique)

Le répertoire d'arpentage correspond davantage à l'usage flexible du temps prôné par les représentations dominantes. Il comprend une excursion au cours de laquelle les passagers déterminent leurs activités. Ce répertoire laisse une large place à la sélection circonstancielle d'activités. Cette concordance avec cet attribut clé de la figure hypermobile tient aussi au fait que le travail n'est pas exclu d'emblée, tout en permettant un développement sans forte contrainte d'activités de temps libre :

I spent a lot of time going this round trip [in this terminal] [...] you are in the middle of two worlds in a way and no one can really tell you that you have to do certain things or reach you because you are travelling [...]

*It's not a time you lose?* I can use it, absolutely, but it's also relaxing.

(Schiphol, Nils, informaticien suédois, en mobilité de travail)

Le contraste de ces passagers avec la figure hypermobile tient donc principalement à leur intensité de déplacement de nature intermédiaire et à leur statut socioprofessionnel, principalement intermédiaire lui aussi, sans consécration sociale au vu de leur parcours biographique, par contraste avec la réussite sociale prêtée à la figure hypermobile. La spatialité de l'ordinaire à distance et ses deux répertoires d'activités contrastent donc avec la catégorisation dominante des lieux de mobilité étudiés.

## Conclusion

Confrontation les représentations et les pratiques de lieux de passage très fréquentés, cet article tire parti du constat selon lequel « la mobilité humaine implique à la fois des corps physiques évoluant à travers des paysages matériels et des figures catégorielles évoluant à travers des espaces représentationnels » (Delaney 1999). Par l'analyse des aéroports de Roissy, d'Amsterdam et de Francfort, l'investigation a permis de préciser les représentations dominantes de la mobilité qu'ils véhiculent. Elles relèvent principalement de la construction d'une figure hypermobile qui agrège des caractéristiques hétérogènes reliées par une catégorisation normative. Elle rassemble des déplacements intenses et variés, censés permettre l'articulation flexible d'activités de travail et de loisir, et

l'accession à une forte position sociale à travers un mode de vie cosmopolite et distinctif échappant à la routine par la pratique du voyage.

Cette figure du monde social partage bien des traits régulièrement évoqués à propos de sa figure savante. La critique de l'« interprétation objectivante [...] qui conçoit la mobilité comme une variable mono-logique, ne variant qu'en intensité » (Montulet 2005 : 138) s'applique particulièrement bien, et de manière spécifique, à la figure hypermobile. Sous couvert de description stricte des mobilités sous l'angle de leur intensité, elle s'accompagne de multiples autres descripteurs qui appellent à être interrogés.

Le poids de la figure sociale hypermobile s'avère majeur dans les représentations des enquêtés mais contraste fortement avec leurs pratiques comme le montre la typologie réalisée des répertoires d'activités déployées à l'aéroport. Ces micro-activités constituent bien un révélateur original des mobilités et de la situation des individus mobiles à bien plus large échelle. Au vu des résultats, ces pratiques tendent à évoluer fortement avec l'intensité des mobilités aériennes, comme le statut social des passagers associés, qui tend à être de plus en plus élevé. Mais les pratiques les plus variées ne sont pas celles des passagers qui se déplacent le plus, contrairement aux représentations hypermobiles. De plus, l'implication dans le déplacement s'avère loin d'être l'apanage des plus accoutumés aux mobilités à large échelle.

Cette figure amalgame ainsi une série de rapports au temps et à l'espace distribués de manière hétérogène parmi les populations étudiées. Elle confond des agencements de pratiques socialement et spatialement différenciés et relève à ce titre pleinement d'un imaginaire de la mobilité. C'est pourquoi un découplage et un ré-appariement de ces caractéristiques a été proposé, à travers une grille de lecture de l'hétérogénéité des expériences de mobilité et des rapports de pouvoir socialement constitués qui les traversent.

On mesure l'efficace sociale de la mobilisation d'un imaginaire hypermobile pour naturaliser la position d'acteurs dominants prenant fréquemment l'avion. Aussi le caractère normatif et performatif de la catégorie hypermobile dans ses usages sociaux et son décalage par rapport aux pratiques de déplacement questionnent nos propres représentations scientifiques de la mobilité. Un tel décalage invite à mieux articuler l'étude à fine échelle des pratiques à la situation globale de mobilité et à la position sociale des acteurs étudiés, dont on a pu saisir le lien étroit à travers l'exemple situé des mobilités aériennes. Il doit nous conduire à se distancier de l'imaginaire et de l'idéologie sous-jacents à des figures trop univoques, voire fétichisées, de la mobilité, pour aborder des expériences de mobilité qui investissent bien d'autres registres imaginaires, notamment à l'articulation entre quotidien et hors-quotidien.

## Bibliographie

ABBAS Yasmine (2011), *Le néo-nomadisme : mobilités, partage, transformations identitaires et urbaines*, Limoges, Présence.

ADAMS John (1999), « The Social Implications of Hypermobility », dans OCDE, *The Economic and Social Implications of Sustainable Transportation*, rapport, Paris, 21 janvier, p. 95-133.

ARDILLY Pascal (2006), *Les techniques de sondage*, Paris, Technip.

BISSELL David (2007), « Animating suspension: waiting for mobilities », *Mobilities*, 2-2, p. 277-298.

BACQUÉ Marie-Hélène & Sylvie FOL (2007), « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, 33-1, p. 89-104.

BOLTANSKI Luc & Ève CHIAPELLO (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.



- CENTENO Miguel Angel & Joseph Nathan COHEN (2010), *Global capitalism: a sociological perspective*, Cambridge (Royaume-Uni), Polity.
- BOUFFARTIGUE Paul & Sophie POCHIC (2001), « "Cadres nomades" : mythe et réalités », dans LEST, *Marché du travail et différenciations sociales : approches comparatives*, actes des huitièmes journées de sociologie du travail, Aix-en-Provence, 21-23 juin, LEST p. 49-58.
- CHARDONNEL Sonia (1999), *Emplois du temps et de l'espace. Pratiques des populations d'une station touristique de montagne*, thèse de doctorat, Université Joseph Fournier Grenoble I, [en ligne], <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00188966>
- CRESSWELL Tim (2011), « Mobilities I: catching up », *Progress in Human Geography*, 35-4, p. 550-558.
- CRESSWELL Tim (2006), *On the Move: Modernity in the Modern Western World*, Londres, Routledge.
- CWERNER Saulo (2009), « Introducing aeromobilities », dans CWERNER Saulo, KESSELRING Sven & John URRY (dir), *Aeromobilities*, New York, Routledge, p. 1-21.
- DAMETTE Félix (1980), « The regional framework of monopoly exploitation: new problems and trends », dans CARVEY John, HUDSON Ray & Jim LEWIS (dir), *Regions in Crisis: New Perspectives in European Regional Theory*, Londres, Taylor & Francis, p. 76-92.
- DELANEY David (1999), « Laws of Motion and Immobilization: Bodies, Figures and the Politics of Mobility », communication au colloque Mobilities, Gregynog Hall, Newtown, Pays-de-Galles (Royaume-Uni).
- DERVIN Fred & Aleksandra LJALIKOVA (dir) (2008), *Regards sur les mondes hypermobiles. Mythes et réalités*, Paris, L'Harmattan, 2008.
- DGAC (2014), *Résultat de l'enquête d'opinion « Image du transport aérien en France »*, Direction générale de l'aviation civile du ministère français de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, [en ligne], [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SDE1 - 0774d - Presentation\\_enquete\\_image\\_2013\\_VF.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SDE1_-_0774d_-_Presentation_enquete_image_2013_VF.pdf)
- DONZELOT Jacques (2004), « La ville à trois vitesses », *Esprit*, 3-4, p. 14-39.
- ELLIOTT Anthony (2013), « Tracking the mobile lives of globals » dans BIRCHNELL Thomas & Javier CALETRÍO (dir), *Elite Mobilities*, Londres, Routledge, p. 21-39.
- FLAMM Michael (2004), « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », dans MONTULET Bertrand & Vincent KAUFMANN (dir), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, p. 71-94.
- FRÄNDBERG Lotta & Bertil VILHELMSON (2003), « Personal mobility: a corporeal dimension of transnationalisation. The case of long-distance travel from Sweden », *Environment and Planning A*, 35-10, p. 1751-1768.
- FRÉTIGNY Jean-Baptiste (2013), « La mobilité catégorisée par ses lieux : étude de la publicité à l'aéroport de Roissy-Charles-De-Gaulle », *Regards sociologiques*, n° 45-46, p. 47-69.
- GAGNOL Laurent, 2011, « Le territoire peut-il être nomade ? Espace et pouvoir au sein des sociétés fluides et mobiles », *L'information géographique*, 75-1, p. 86-97.
- GÖSSLING Stefan, CERON Jean-Paul & Michael C. HALL (2009), « Hypermobile travellers », dans GÖSSLING Stefan & Paul UPHAM (dir), *Climate change and aviation: issues, challenges and solutions*, Londres, Earthscan, p. 131-149.
- HALBERT Ludovic (2010), *L'avantage métropolitain*, Paris, PUF, coll. La Ville en débat.
- INGOLD Tim (1993), « The temporality of the landscape », *World Archeology*, vol. 25, n° 2, p. 152-174.
- JAIN Juliet & Glenn LYONS (2008), « The gift of travel time », *Journal of Transport Geography*, vol. 16, n° 2, p. 81-89.
- JAURÉGUIBERRY Francis (2004), « Hypermobilité et télécommunication », dans ALLEMAND Sylvain, ASCHER François & Jacques LÉVY (dir), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, p. 130-138.
- KAPLAN E. Ann (2013) [1992], *Motherhood and Representation: The Mother in Popular Culture and Melodrama*, Londres, Routledge.

- KIRPITCHENKO Liudmila (2011), « Academic hyper-mobility and cosmopolitan dispositions », *Journal of Intercultural Communication*, 27, [en ligne], <http://immi.se/intercultural/nr27/kirpitchenko.htm>
- KNAFOU Rémy (1998b), « Vers une géographie du rapport à l'Autre », dans KNAFOU Rémy (dir), *La planète "nomade" : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, actes du festival international de géographie (FIG) de Saint-Dié, Paris, Belin, p. 7-17.
- IMBERT Christophe, DUBUCS Hadrien, DUREAU Françoise & Matthieu GIROUD (2014), *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, Paris, A. Colin.
- LYONS Glenn, JAIN Juliet & David HOLLEY (2007), « The use of travel time by rail passengers in Great Britain », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41-1, p. 107-120.
- MASSOT Marie-Hélène & Jean-Pierre ORFEUIL (2005), « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118- 1, p. 81-81.
- MEISSONNIER Joël (2001), *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan.
- MONTULET Bertrand (2004), « Mobilités spatio-temporelles et usages différenciés des modes de transport », dans MONTULET Bertrand & Vincent KAUFMANN (dir), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, p. 43-58.
- MONTULET Bertrand (2005), « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 118, n° 1, p. 137-159.
- PEET Richard (1983), « Relations of Production and the Relocation of United States Manufacturing Industry Since 1960 », *Economic Geography*, vol. 59, n° 2, p. 112-143.
- RAVALET Emmanuel, VINCENT-GESLIN Stéphanie, KAUFMANN Vincent & Jean LEVEUGLE (2014), *Tranches de vie mobile : enquête sociologique et manifeste sur la grande mobilité liée au travail*, Paris, Loco-L'atelier d'édition.
- SASSEN Saskia (1994), *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks (Canada), Pine Forge.
- SLOTERDIJK Peter [1989] (2003), *La mobilisation infinie : vers une critique de la cinétique politique [Eurotaoismus. Zur Kritik der politischen Kinetik]*, Paris, Christian Bourgois.
- STOCK Mathis (2006), « L'hypothèse de l'habiter poly-topique: pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps. net* [en ligne], [www.espacestems.net/document1853.html](http://www.espacestems.net/document1853.html)
- TARRIUS Alain (2000), *Les fourmis d'Europe : Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, L'Harmattan.
- VANNINI Phillip (2011), « Performing elusive mobilities: ritualization, play, and the drama of scheduled departures », *Environment and Planning D*, 29-2, p. 353 -368.
- VANNINI Phillip (dir) (2009), *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Travelled*, Farnham (Royaume-Uni), Ashgate.
- VINCENT Stéphanie (2008), « Grande mobilité et vécu des temps de déplacements. Une approche bibliographique », dans *Individual perceptions of travel times and spaces*, Eurocities DATTA, rapport ANR, livrable 5, p. 10-38. [en ligne] <http://www.eurocities-datta.eu/documents/Livrable5.pdf>
- WATTS Laura & John URRY (2008), « Moving methods, travelling times », *Environment and planning D: society and space*, vol. 26, n° 5, p. 860-874.

## Annexe

**Tableau A – Caractéristiques synoptiques de l'enquête auprès des passagers.**

	Modalités	Nombre ou caractéristiques			
Entretiens dans leur ensemble	Nombre d'enquêtés : 136	Roissy	Schiphol	Francfort	
		57	41	38	
Questionnaire de début d'entretien	Nombre de déplacements à large échelle totaux recensés : 2155	1004	687	464	
		8	6	8	
	Nombre médian de déplacements à large échelle par passager : 7	18	31	33	
Carte mentale en fin d'entretien	Nombre de cartes : 82	18	31	33	
Profil des passagers	À destination d'un vol hors Schengen : 57 %	56 %	63 %	53 %	
	En correspondance : 54 %	46 %	61 %	58 %	
	Hommes : 87	32	23	22	
	Femmes : 62	25	18	16	
	Langue d'entretien	Anglais	Français	Allemand	Italien
		75	34	19	8
	Nationalité(s)	De l'UE ou de l'espace Schengen : 83 D'autres pays : 63 Dont ressortissants multi-nationaux : 5			

Source : Enquêtes à Roissy, Francfort et Amsterdam (2010-2012).